

PER UNA RIPRESA DELLA BUSINESS AVIATION

Prima della crisi, alla business aviation europea veniva attribuito un valore stimato di circa 19,7 miliardi di euro, con la capacità di generare fino a 164mila posti di lavoro, pari a circa lo 0,2% del Pil europeo. Oggi, sarebbe opportuno un ripensamento della politica nazionale italiana per il settore, in modo da adeguarsi agli standard europei e poter giovare allo stesso modo dei benefici che essa è in grado di portare all'economia nazionale

LAURA PIERALLINI socio fondatore dello Studio Pierallini

Ancora oggi può non essere ben chiaro cosa si intenda con il termine *business aviation*: è più difficile di quanto sembri riuscire a dare una definizione corretta. Positivamente, può essere intesa come l'uso di qualsiasi aeromobile di aviazione generale per scopi inerenti agli affari. Dal punto di vista normativo e regolamentare, invece, si può andare per esclusione e definirla come l'insieme di tutti quei voli civili che non rientrano tra i voli commerciali e quelli privati.

A entrambe le definizioni potrebbero essere mosse critiche di incompletezza, ma a ogni qual modo danno al lettore comune una buona idea di cosa si stia parlando. La comunità della *business aviation* è composta da società di varie dimensioni che si avvalgono di una moltitudine di tipologie di aeromobile – da aerei che richiedono un solo pilota ad altri che volano lunghe distanze intercontinentali, passando per gli elicotteri – e di una stabile organizzazione alla base, corredata da molti servizi, che supporta l'attività principale. Sebbene possa non suscitare le stesse attenzioni politiche e mediatiche dell'aviazione commerciale – principalmente per il ridotto impatto economico, se messo a confronto – essa rappresenta co-

munque un grosso vettore di ricchezza generale, come recentemente ricordato dall'associazione di categoria a Roma. Si sta parlando di un settore polifunzionale, indipendente e ricco di risorse, che vede ogni giorno il proprio *business* confrontarsi con un ambiente altamente regolato e frastagliato dove i principali *player* possono contare su un organico molto più vasto e, di conseguenza, dedicato. Studi di settore ante-2008 assegnavano alla *business aviation* europea un valore stimato di circa 19,7 miliardi di euro, con la capacità di generare fino a 164mila posti di lavoro, pari a circa lo 0,2% del Pil europeo. Si è fatto il punto sulla *business aviation* lo scorso 29 settembre a Roma con il National Forum Italy organizzato dall'European business aviation association (Ebaa) in *partnership* con lo Studio Pierallini, primo evento del genere in Italia.

Come ben sappiamo, il settore aereo è largamente influenzato dall'andamento economico generale e l'aviazione *business* non è da meno, anzi: durante la recente crisi, il comparto ha subito ingenti perdite, aggravate dalle scarse risorse di cui dispongono queste aziende. Come un effetto domino, ingenti ordini di nuovi aeromobili sono

L'EFFETTO DELLA CRISI SUL SETTORE

Il settore aereo è largamente influenzato dall'andamento economico generale e l'aviazione *business* non è da meno, anzi: durante la recente crisi, il comparto ha subito ingenti perdite, aggravate dalle scarse risorse di cui dispongono queste aziende. Come un effetto domino, importanti ordini di nuovi aeromobili sono stati cancellati per far fronte alla situazione, mettendo in ginocchio anche le realtà industriali nel medesimo settore

LE MISURE DELL'EASA E DEI GOVERNI NAZIONALI

Le associazioni di categoria hanno lavorato in questi anni a uno snellimento dei gravami burocratici richiesti dalle autorità nazionali, in maniera da rendere più facile la ripresa del settore: Easa ha revisionato e riorganizzato i *requirements* per operatori e manutentori; contemporaneamente, alcuni governi hanno provveduto alla revisione delle politiche fiscali nazionali in ambito aeronautico, causa in passato di un clamoroso errore

di pianificazione strategica che ha portato a una vera e propria fuga all'estero degli aeromobili. Al riguardo, per l'Italia esistono diversi tipi di tassazione che gravano sulla proprietà ed esercizio (come, ad esempio, l'imposta erariale sugli aeromobili privati e quella sui voli dei passeggeri di aerotaxi)

CINA-ITALIA, DUE CASI OPPOSTI

Da una parte, la Cina si sta adoperando diligentemente alla creazione di un sistema in grado di supportare il *boom*

di *business aviation* che sembra interesserà la regione: pur non avendo le capacità, sta importando il *know how* necessario dai Paesi occidentali, ben consapevole dell'importanza che il settore rivestirà. Dall'altra parte, il caso del sistema italiano, che ancora non riesce a rimuovere gli ostacoli alla ripresa del traffico *business*: limiti strutturali, burocratici e legali frenano il ritorno a volumi pre-crisi, impattando a cascata sull'industria e sul turismo (fortuna di un Paese come il nostro)

stati cancellati per far fronte alla situazione, mettendo in ginocchio anche le realtà industriali nel medesimo settore.

Durante questo periodo di recessione, le associazioni di categoria hanno comunque lavorato a uno snellimento dei gravami burocratici richiesti dalle autorità nazionali, in maniera da rendere più facile la ripresa del settore: Easa ha revisionato e riorganizzato i *requirements* per operatori e manutentori; contemporaneamente, alcuni governi hanno provveduto alla revisione delle politiche fiscali nazionali in ambito aeronautico, causa in passato di un clamoroso errore di pianificazione strategica che ha portato a una vera e propria fuga all'estero degli aeromobili. Al riguardo, come illustrato durante il forum, per l'Italia esistono diversi tipi di tassazione che gravano sulla proprietà ed esercizio (come, ad esempio, l'imposta erariale sugli aeromobili privati e quella sui voli dei passeggeri di aerotaxi).

Attualmente i dati sono confortanti e supportati da una visione positiva dell'andamento economico globale (nonché da un considerevole calo del costo del petrolio): è dunque compito dei vari *stakeholder* agire di conseguenza per creare ter-

reno fertile per la ripresa. Emblematici sono due casi agli opposti. Da una parte, si può portare l'esempio della Cina che si sta adoperando diligentemente alla creazione di un sistema in grado di supportare il *boom* che sembra interesserà la regione: pur non avendo le capacità, sta importando il *know how* necessario dai Paesi occidentali, ben consapevole dell'importanza che il settore rivestirà. Dall'altra parte, il caso del sistema italiano, che ancora non riesce a rimuovere gli ostacoli alla ripresa del traffico *business*: limiti strutturali, burocratici e legali frenano il ritorno a volumi pre-crisi, impattando a cascata sull'industria e sul turismo (fortuna di un Paese come il nostro). Come ricordato durante il forum, i due principali aeroporti italiani per l'aviazione d'affari, ovvero Milano Linate e Roma Ciampino, hanno perso negli ultimi cinque anni il 28% e il 38% rispettivamente in numero di partenze giornaliere. Si è dunque da più parti invocato il ripensamento della politica nazionale per la *business aviation*, in modo da adeguarsi agli *standard* europei e poter giovare allo stesso modo dei benefici che essa è in grado di portare all'economia nazionale.